Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXI. Warszawa, 24 lutego 1939 r. Nr 5.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ogólny i Osobowy.

OBWIESZCZENIA.

DZIAŁ OGÓLNY I OSOBOWY.

16.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 stycznia 1939 r. o kompetencji dyrektorów kolei państwowych i naczelników służb (biur) w d. o. k. p. w sprawach umarzania i odpisywania strat oraz zezwalania na dodatkowe roboty i świadczenia.

Niniejszym wprowadzam następujące zmiany do przepisów o podziale czynności w d. o. k. p. (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. nr 9, poz. 54):

1) w § 2 ust. (1) w pkt 39) po wyrazach „zawierania umowy" wstawia się wyrazy „przez dyrekcję";

2) w § 2 ust. (2) w pkt 7) dotychczasową pozycję „h)" oznacza się jako poz. „j)" i wstawia się następujące dwie nowe pozycje:

„h) zezwalanie na umarzanie strat w budynkach, w urządzeniach, w taborze, w podtorzu i w nawierzchni, spowodowanych wypadkami i ważniejszymi wydarzeniami kolejowymi, a powstałych z winy lub bez winy pracowników kolejowych, jeżeli suma, która ma być umorzona, nie przekracza w jednym przypadku 5.000 zł (w stosunku rocznym bez ograniczenia);

i) zezwalanie na odpisywanie byłym pracownikom oraz wdowom i sierotom po pracownikach (byłych pracownikach) kwot przypisanych byłym pracownikom do zwrotu, z tytułu odpowiedzialności za szkodę, wynikłą z ich wi-

ny dla P. K. P., skutkiem ich czynności służbowych oraz innych pretensji wynikających ze stosunku służbowego, z wyjątkiem braków kasowych, jeżeli suma którą ma się odpisać nie przekracza 500 zł w jednym przypadku, a 5.000 zł w stosunku rocznym";

3) w § 5 ust. (1) wstawia się następujące nowe punkty:

„9a) zezwalanie, w porozumieniu z biurem finansowym, na odpisywanie strat w materiałach i w inwentarzu, jeżeli suma która ma być odpisana, nie przekracza 100 zł w jednym przypadku, a 1000 zł w stosunku rocznym;"

„12b) zezwalanie podległym jednostkom służbowym na dodatkowe roboty i świadczenia, które nie mogły być przewidziane w czasie zawierania umów przez daną jednostkę, jeżeli koszt dodatkowych robót nie przekracza 20% sumy umownej, w każdym zaś przypadku nie wynosi więcej niż 2.000 zł;

12c) zatwierdzanie, w porozumieniu z biurem finansowym, dodatkowych robót i świadczeń nie przewidzianych w czasie zawierania umów we własnym zakresie, jeżeli koszt dodatkowych robót nie przekracza 20% sumy umownej, w każdym zaś przypadku nie wynosi więcej niż 3.000 zł";

4) w § 6 ust. (1) wstawia się następujące nowe punkty:

„9a) zezwalanie, w porozumieniu z biurem finansowym, na umarzanie strat w budynkach, w urządzeniach, w taborze, w podtorzu i w nawierzchni, spowodowanych wypadkami i ważniejszymi wydarzeniami kolejowymi, a powstałych z winy lub bez winy pracowników kolejowych, jeżeli suma, która ma być umorzona, w jednym przypadku nie przekracza kwoty 500 zł (w stosunku rocznym bez ograniczenia);

9b) sprawy odpisywania byłym pracownikom oraz wdowom i sierotom po pracownikach (byłych pracownikach) kwot przypisanych byłym pracownikom do zwrotu, z tytułu odpowiedzialności za szkodę wynikłą z ich winy dla P. K. P. skutkiem ich czynności służbowych, oraz innych pretensji wynikających ze stosunku służbowego, z wyjątkiem braków kasowych".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr O. Org. 132/56/38.

17.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 stycznia 1939 r. o zmianie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1937 r. w sprawie odznak służbowych Straży Kolei Państwowych.

W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1937 r. w sprawie odznak służbowych Straży Kolei Państwowych (Dz. Urz. M. K. nr 18, poz. 128) wprowadza się następujące zmiany:

W ustalonych kolejnych numerach ewidencyjnych dla st. strażników i strażników D. O. K. P. Kraków, zamiast „3500" wpisać „3550", w D. O. K. P. Lwów, zamiast „3501" wpisać „3551".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr P. 10-221/1/39.

18.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 stycznia 1939 r. o szkoleniu i dokształcaniu pracowników Polskich Kolei Państwowych.

W związku ze szkoleniem i dokształcaniem pracowników Polskich Kolei Państwowych, Ministerstwo Komunikacji poleca dyrekcjom okręgowym kolei państwowych co następuje:

I. W zakresie szkolenia praktykatnów w jednostkach służbowych na linii:

1) stosować postanowienia okólnika z 3 lutego 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 7, poz. 56) w sprawie przestrzegania programów szkolenia praktykantów kolejowych i prowadzenia przez nich dzienników pracy, przy czym zaznacza, że zmiana programowego szkolenia praktykantów może nastąpić jedynie za zgodą lub z polecenia Ministerstwa Komunikacji;

2) jak najskrupulatniej wybierać jednostki służbowe do szkolenia praktykantów tak, aby z uwagi na zakres pracy tych jednostek i ich wyposażenie techniczne, praktykanci mogli gruntownie zaznajomić się z poszczególnymi zagadnieniami, wchodzącymi w zakres służby;

3) zmieniać, w razie potrzeby, miejsca szkolenia praktykantów, w celu lepszego wykorzystania przez nich okresów szkolenia;

4) poświęcić specjalną uwagę sprawie opieki fachowej nad praktykantami; praktykanci powinni być szkoleni w jednostkach służbowych, posiadających odpowiednią pod względem liczebnym oraz posiadanych kwalifikacji fachowych i ogólnych, obsadę personalną;

5) zwiększyć kontrolę nad szkoleniem praktykantów przez właściwe organa kontrolne, oddziałowe (parowozowni głównych) i dyrekcyjne;

6) zarządzić grupowe odprawy praktykantów przez naczelników oddziałów k. p. (parowozowni głównych); odprawy powinny odbywać się najmniej 1 raz w miesiącu, w celu omawiania z praktykantami przebiegu służby przygotowawczej za ostatni okres, udzielania odpowiednich wyjaśnień fachowych oraz wydawania wskazówek na dalszy okres praktyki;

7) zastosować się do okólnika z 16 kwietnia 1937 r. (Dz. Urz. M. K. nr 34, poz. 281) o za-

opatrywaniu pracowników kolejowych w przepisy i instrukcje służbowe oraz umożliwiać praktykantom korzystanie ze zbiorów bibliotek dyrekcyjnych;

8) szkolić grupowo praktykantów jedynie w przypadkach, gdy warunki pracy danej jednostki służbowej, obsada personalna i bezpieczeństwo ruchu na to pozwalają;

9) praktykantów służby ruchu i handlowo-taryfowej, przydzielać na szkolenie z reguły na stacje III i IV klasy o znacznym nasileniu ruchu pociągów, w pierwszej kolejności na liniach jednotorowych, a następnie dwutorowych, przy czym w miarę możności szkolić praktykantów w służbie ruchu zarówno na stacjach, na których prowadzi się ruch pociągów z zastosowaniem porozumienia telegraficznego i telefonicznego, jak i na stacjach, zaopatrzonych w urządzenia blokady liniowej.

II. W zakresie prowadzenia kursów kolejowych:

1) zwrócić uwagę na należyte utrzymanie sal wykładowych pod względem sanitarnym, oświetlenia i zaopatrzenia w inwentarz użytkowy;

2) wyposażyć sale wykładowe w niezbędne pomoce szkolne (modele, tablice poglądowe, wykresy, schematy itp.); w razie braku potrzebnych pomocy szkolnych i niemożności wykonania ich we własnym zakresie, dyrekcje wystąpią do Ministerstwa Komunikacji z odpowiednimi wnioskami;

3) stosować na kursach, prowadzonych dla pracowników, którzy odbyli uprzednio praktyczne szkolenie na linii, w jak najszerszym zakresie poglądową metodę nauczania, przy częstym prowadzeniu dyskusji na temat zagadnień danego przedmiotu i z wykorzystaniem pomocy szkolnych;

4) formę wykładową nauczania z reguły stosować wówczas, gdy dane zagadnienia nie są w ogóle, lub w sposób wyczerpujący, ujęte w przepisach i instrukcjach służbowych oraz jeżeli uczestnicy kursów nie odbyli przed kursem odpowiedniego praktycznego przeszkolenia; jednak i w powyższych przypadkach pewna ilość lekcyj powinna być poświęcona na dyskusje;

5) w czasie wolnym od zajęć na kursach słuchacze kursów powinni przygotowywać materiał lekcyjny, zadawany im przez wykładowców, studiując przepisy i instrukcje służbowe;

6) powierzać kierownictwo kursów pracownikom o wysokich kwalifikacjach fachowych i ogólnych, którzy mają możność zajęcia się kursem pod względem naukowym i administracyjnym;

7) egzaminy końcowe (ścisłe) pracowników na kursach przeprowadzać w taki sposób, aby egzaminowanie z przedmiotów podstawowych dla danej służby odbywało się przed właściwą komisją egzaminacyjną oddzielnie od egzaminów z przedmiotów pomocniczych;

8) jeżeli egzaminy nie odbywają się w salach wykładowych, zaopatrzyć sale egzaminacyjne na czas egzaminu w pomoce szkolne, analogicznie jak sale wykładowe, a ponad to w instrukcje służbowe i przepisy, potrzebne przy egzaminach.

III. W zakresie periodycznych pouczeń personelu stacyjnego i pociągowego:

1) doprowadzić stacyjne sale wykładowe do takiego stanu, aby stworzyć w nich normalne warunki pracy, a w szczególności:

a) zwrócić uwagę na stronę sanitarną sal wykładowych (oświetlenie, ogrzewanie, utrzymanie czystości),

b) uzupełnić braki inwentarza użytkowego (m. in. stwierdzono w niektórych salach wykładowych brak wieszaków na ubrania wierzchnie, wskutek czego pracownicy pozostają na szkoleniu w płaszczach),

c) uzupełnić we własnym zakresie zaopatrzenie sal w niezbędne pomoce szkolne, a w razie istniejących trudności, wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z odpowiednimi wnioskami,

d) w celu doprowadzenia sal wykładowych do należytego stanu, przewidzieć, w razie potrzeby, w programach robót konserwacyjnych na rok 1939 odnowienie tych sal, w myśl zarządzenia Ministra Komunikacji z 23 listopada 1935 r. (Dz. Urz. M. K. nr 44, poz. 238) oraz w ramach przydzielonych kredytów;

2) w myśl okólnika z 14 stycznia 1936 r. (Dz. Urz. M. K. nr 6, poz. 25), wydawać instruktorom służby ruchu wytyczne programowe na najbliższy okres pouczeń w formie uzupełnień i wprowadzenia niezbędnych zmian w programach, podanych w Dz. Urz. M. K. nr 25 z 1934 r. poz. 146; wytyczne powinny być opracowane przez wydziały ruchu w porozumieniu z oddziałami ruchowo-handlowymi i parowozowniami głównymi oraz na podstawie materiału, zebranego na odprawach instruktorów służby ruchu (Dz. Urz. M. K. nr 45 z 1938 r. poz. 416);

3) uregulować sprawę równomiernego uczęszczania pracowników na periodyczne pouczania i nie dopuszczać do tego, aby (jak to stwierdzono na niektórych stacjach) obecność pracowników na pouczeniach w pewnych terminach była tak liczna, że normalne prowadzenie zajęć staje się niemożliwe; w razie potrzeby należy pracowników wyznaczać imiennie na pouczenia, wskazując dnie i godziny pouczeń;

4) nie zezwalać pracownikom na uczęszczanie na pouczenia bezpośrednio po ukończeniu nocnej służby lub po przybyciu z obsługi pociągu; pracownicy powinni zgłaszać się na pouczenia w stanie wypoczętym;

5) uregulować czas trwania pouczeń każdej grupy pracowników; szkolenie w zakresie fachowym i specjalnym nie powinno trwać dłużej niż 2 — $2^1/_2$ godziny, przy czym przy 2-go-

dzinnym szkoleniu należy zarządzać jedną, a przy 2½ godzinnym — dwie dziesięciominutowe przerwy dla odpoczynku pracowników oraz przewietrzenia sali;

6) stosować jak najszerzej metodę poglądowego i dyskusyjnego nauczania, a jedynie zagadnienia nowe i te, które wymagają specjalnych wyjaśnień interpretacyjnych, instruktorzy powinni podawać w formie wykładowej;

7) instruktor powinien zmuszać pracowników do myślenia w czasie pouczeń i w tym celu, rozpoczynając szkolenie, powinien wpisać nazwiska obecnych do „wykazu pouczeń", a następnie przy omawianiu zagadnień służbowych wywoływać pracowników do odpowiedzi i zbiorowych dyskusji;

8) zarządzić prowadzenie „rejestrów egzaminów sprawdzających" w aktualności, przy czym co roczne egzaminy sprawdzające należy przeprowadzać z zakresu całokształtu wykonywanych przez danego pracownika czynności, co powinno być wyraźnie zanotowane w rejestrze (np. „egzamin sprawdzający z zakresu czynności dyżurnego ruchu").

Ministerstwo Komunikacji oczekuje od dyrekcyj okręgowych k. p. jak najrychlejszego wykonania poleceń niniejszego zarządzenia oraz dołożenia starań, aby tak ważna dla pracy kolei dziedzina, jaką jest szkolenie i dokształcanie personelu, postawiona była na właściwym poziomie.

Nr P. 5-53/1/39.

19.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 4 lutego 1939 r. nr 8 o zmianie okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 kwietnia 1937 r. nr 101 o zwrocie kosztów leczenia i zasiłków.

1. Pkt. 2a, ust. (5) okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 kwietnia 1937 r. nr 101 o zwrocie kosztów leczenia i zasiłków (Dz. Urz. M. K. nr 19, poz. 140) otrzymuje brzmienie następujące:

„a) zwrot kosztów wizyt lekarskich w przychodniach lub gabinecie lekarza, wizyt domowych i specjalnych zabiegów lekarskich oblicza się według taryfy zawartej w Dzienniku Urzędowym Województwa Poznańskiego nr 29, poz. 404 z 1937 r., względnie identycznej taryfy zawartej w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego nr 20, poz. 232 z 1937 r. bez zastosowania podwyżek przewidzianych w § 1 taryfy".

2. Znosi się załącznik do okólnika wymienionego w pkt. 1.

3. Okólnik niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą obowiązującą we wszystkich przypadkach, w których leczenie zostało zakończone po dniu 7 lipca 1938 r.

Nr P. 9-5/2/39.

20.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lutego 1939 r. o zachowaniu prawa do zasiłku wyrównawczego w razie przeniesienia pracownika przedsiębiorstwa „P. K. P." z kraju na obszar W. M. Gdańska lub odwrotnie.

Przeniesienie pracownika z kraju na obszar W. M. Gdańska lub odwrotnie nie powoduje utraty prawa do zasiłku wyrównawczego, nabytego w dniu 1 lutego 1934 r. w myśl § 41 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 stycznia 1934 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „P. K. P." (Dz. U. R. P. nr 4, poz. 24) oraz § 12 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30 stycznia 1934 r. nr P. U. II/28/1/34 w porozumieniu z Ministrem Skarbu o uposażeniu pracowników etatowych przedsiębiorstwa „P. K. P.", pełniących służbę na obszarze W. M. Gdańska (Dz. Urz. M. K. nr 4, poz. 19). Zasiłek ten wypłaca się w relacji 1 złoty równy 1 guldenowi gdańskiemu.

Nr P. 6/28/1/39.

OBWIESZCZENIA.

Obwieszczenie w sprawie utworzenia w Czecho-słowacji Ministerstwa Komunikacji.

Urząd Centralny przewozów międzynarodowych kolejami żelaznymi w Bernie powiadomił Rządy Państw uczestniczących w Konwencjach międzynarodowych o przewozie osób, bagażu i towarów kolejami żelaznymi (KMO i KMT), że z dniem 12 grudnia 1938 r. zostało utworzone w Czecho-Słowacji Ministerstwo Komunikacji, które przejęło agendy dotychczasowego Ministerstwa Kolei Żelaznych oraz dotychczasowego Ministerstwa Poczt i Telegrafów.

Adres Ministerstwa Komunikacji jest następujący: Praga II — Svehlowo nábřezí.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 123, II p., tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa nr 105265. 24.II.39. 8550.